



Secretaria de Política Regulatória de Aviação Civil

Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil

Medida Provisória nº 714/2016

Brasília, 24 de maio de 2016

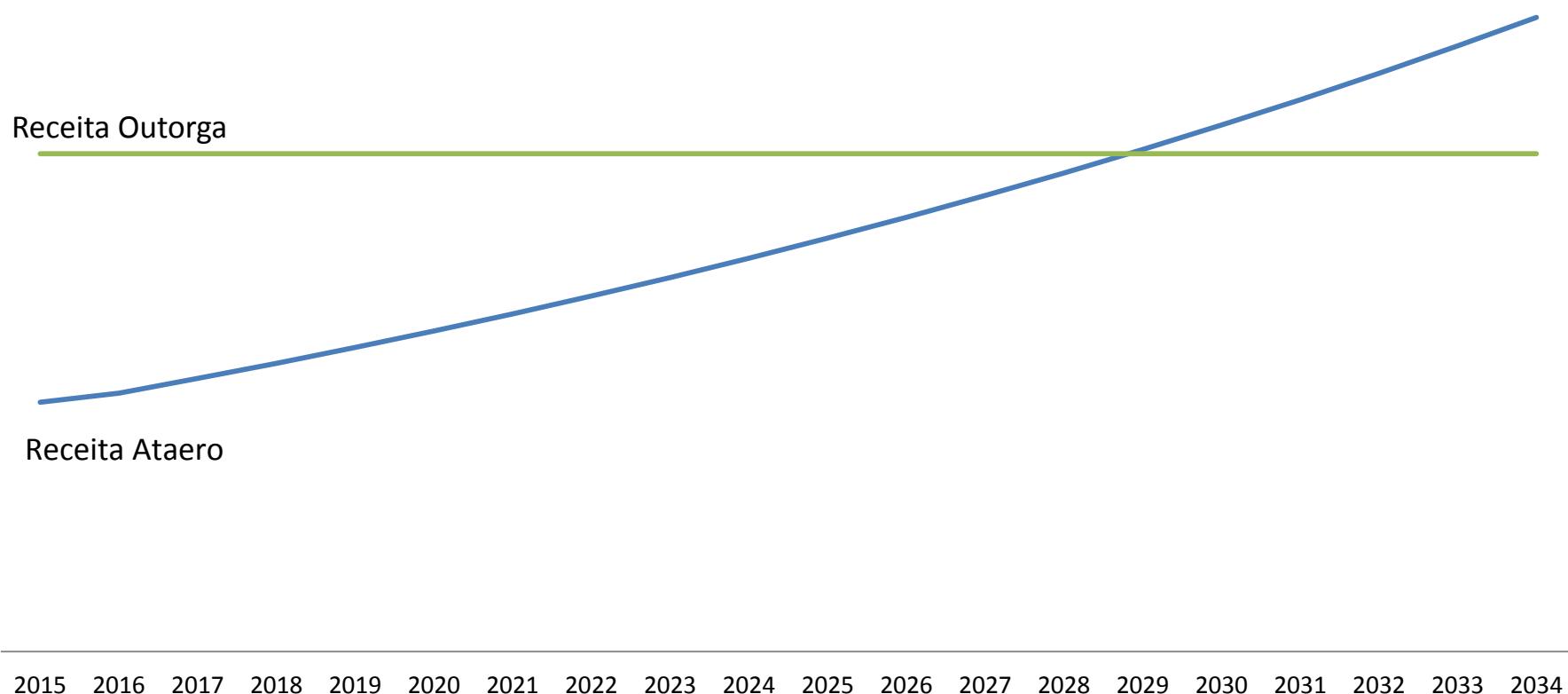
Medida Provisória nº 714/2016

- Extinção do Adicional de Tarifa Aeroportuária - ATAERO
- Contratualização da outorga entre União e Infraero
- Revisão dos limites à participação de capital estrangeiro em Empresas Aéreas

Extinção do ATAERO

- O que é o Ataero?
- Histórico
- Racionalidade da proposta
- Efeitos da proposta:
 - Infraero e aeroportos delegados
 - Concessões existentes
 - Novas concessões

A incorporação do Ataero produz antecipação de receitas em novas concessões



Contratualização da outorga entre União e Infraero

- O objetivo é aproximar o padrão regulatório dos aeroportos explorados pela Infraero com o dos aeroportos operados mediante concessão.
- Os aeroportos explorados pela Infraero são outorgados de forma precária, sem definição de prazo, obrigações, etc.
- Sem os ativos, ou sequer os “recebíveis” desses ativos, a Infraero enfrenta dificuldades na captação de recursos, seja por meio de financiamentos, seja por meio de parcerias com a iniciativa privada.

Capital estrangeiro

- Código Brasileiro de Aeronáutica:

“Art. 181. A concessão somente será dada à pessoa jurídica brasileira que tiver:

I - sede no Brasil;

II - pelo menos 4/5 (quatro quintos) do capital com direito a voto, pertencente a brasileiros, prevalecendo essa limitação nos eventuais aumentos do capital social;

III - direção confiada exclusivamente a brasileiros.”

- **Regras bastante restritivas a sua participação limitam opções para indústria aérea brasileira**

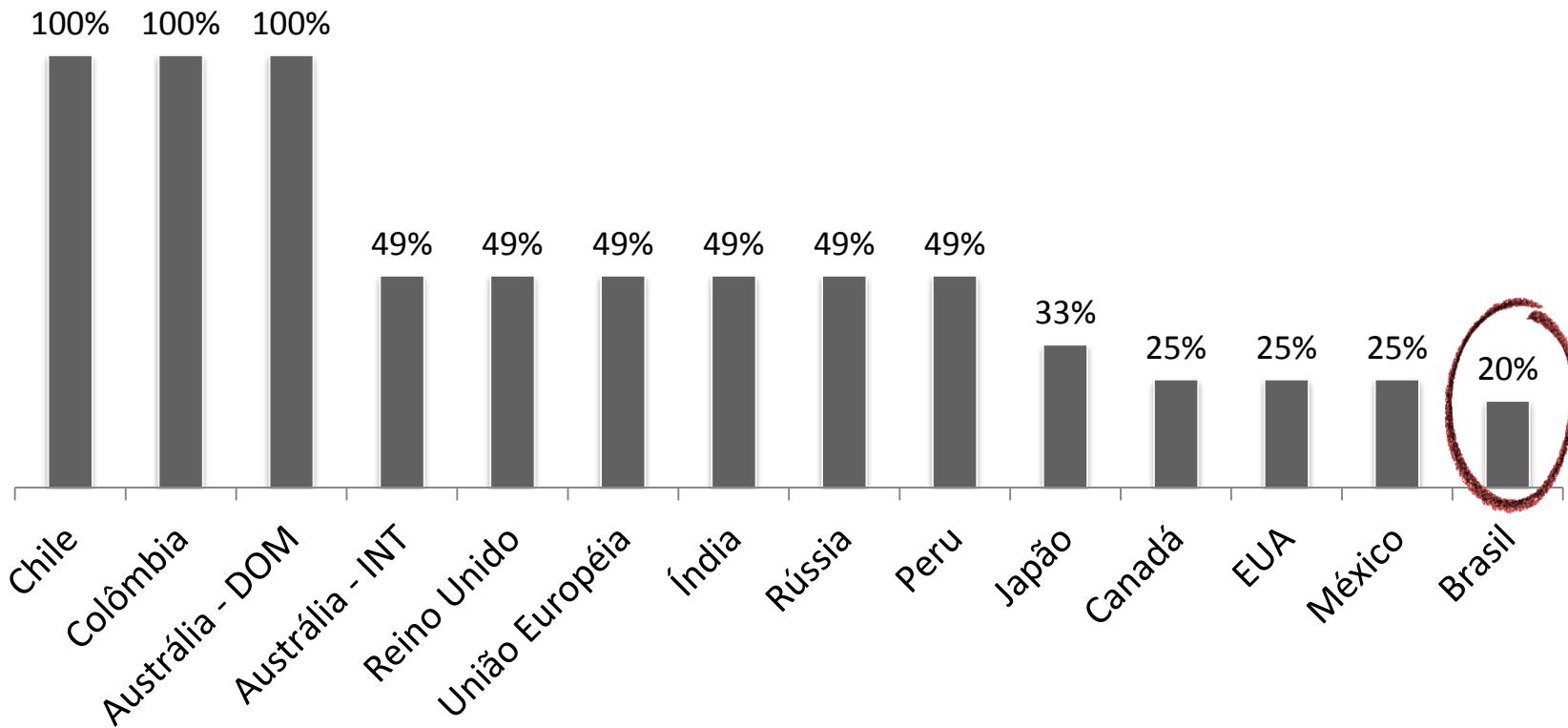
Comparação da participação de capital estrangeiro entre os setores produtivos no Brasil

GRUPO	Pontos do Brasil (100 = completo controle estrangeiro possível)	Comparação regional (AL & Caribe)	Comparação global
Mineração, óleo e gás	100	91,0	92,0
Agricultura	100	96,4	95,9
Manufaturas leves	100	100	96,6
Telecomunicações	100	94,5	88,0
Eletricidade	100	82,5	87,6
Bancos	100	96,4	91,0
Seguros	100	96,4	91,2
Aeroportos	100	-	-
Portos	100	-	-
Ferroviás	100	-	-
Construção turismo e varejo	100	100	98,1
Saúde e saneamento básico	100	96,4	96,0
Imprensa	30	73,1	68,0
Transporte aéreo	20	-	-



Capital estrangeiro: regras bastante restritivas à sua participação limitam opções para indústria aérea brasileira

Comparativo de limite a participação de capital estrangeiro (2012/13)



Organização de Aviação Civil Internacional - OACI

“Urges Contracting States to continue to liberalize air carrier ownership and control, according to needs and circumstances, through various existing measures such as waivers of ownership and control restrictions in bilateral air services agreements (...)”

OACI, out/13

A OACI tem mudado a forma de verificação da nacionalidade das empresas aéreas:

Critério antigo -> Propriedade e Controle

Novo Critério -> Controle Regulatório e Sede Principal

Capital estrangeiro – Pontos de Atenção

- Distinção **IMPORTANTE**:
 - Capital Estrangeiro x Cabotagem
- Limites à capitalização das empresas, mesmo no Brasil e por brasileiros.
- Restrição se aplica não apenas às empresas regulares.
- É incongruente desejar menores preços, mais cidades servidas, melhor qualidade do serviço, etc., e ao mesmo tempo impor severa barreira à entrada no setor.
- 49% + reciprocidade x Fim da restrição

Capital estrangeiro – Pontos de Atenção

- **Possíveis preocupações:**
 - **Setor estratégico** -> Outros setores não são?
 - **Soberania (mobilização)** -> Hoje as aeronaves não são mais de propriedade das empresas aéreas (leasing).
 - **Emprego** -> A medida só aumenta a geração de emprego e renda no Brasil.
 - **Concorrência** -> É muito positiva, já que se dá em igualdade de condições.

Capital estrangeiro - Benefícios

- Acesso a fontes de financiamento com crédito mais barato – especialmente para novas e pequenas empresas;
- Absorção de expertise gerencial e novas tecnologias;
- Aumento da competição e desconcentração do mercado doméstico;
- Aumento da quantidade de rotas e cidades atendidas pelo transporte aéreo regular – incentivo à aviação regional;
- Melhor integração com serviços aéreos internacionais;
- Redução do preço médio de passagens;
- Incremento de outros setores econômicos, especialmente turismo, com geração de empregos e renda;
- Crescimento de serviços relacionados ao transporte aéreo;
- Redução do custo regulatório.

Exemplos de movimentos recentes que poderiam ter se concretizado, não fosse tão limitada a participação estrangeira

LAN Chile e Gol podem disputar compra da Varig

Folha de São Paulo, fev/07



Webjet quer vender ações para a Ryanair

Invertia, mar/10

“A atual legislação brasileira impede que grupos estrangeiros tenham participação significativa em companhias aéreas nacionais, mas um projeto de lei que tramita no Senado pretende mudar isso. Se isso ocorrer, uma das companhias que pretende utilizar esse expediente é a Webjet.”

Exemplos de movimentos recentes que poderiam ter se concretizado, não fosse tão limitada a participação estrangeira

Trip vende participação para SkyWest para sustentar crescimento

Valor Online, set/08



Trip pagou US\$ 42 mi para recomprar participação da SkyWest

Reuters, mai/12

“O negócio foi feito para possibilitar a troca de ações na associação entre a empresa e a Azul nesta semana.”



Secretaria de Política Regulatória de Aviação Civil

Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil

Muito Obrigado!

Brasília, 24 de maio de 2016